

# Puentes emblemáticos, populismo y subdesarrollo

**Bitran, Eduardo**

La Segunda Martes 21 de Agosto de 2012

El académico experto en transportes Luis De Grange llamaba la atención que en toda la información que entregaba el ministro Golborne sobre su gira para estudiar los puentes de China y Corea no se indicara el tráfico de cada puente. De los seis puentes que se han dado como ejemplo en esos países señalaba que el de menor tráfico es de 23 mil vehículos diarios y que por el Canal de Chacao pasan menos de 2.000 y que, en el mejor de los escenarios, podría llegar en varios años a 4.000 vehículos diarios. Podemos agregar otros países desarrollados con cuatro veces nuestro ingreso per cápita que también han construido grandes puentes colgantes. En Japón, el puente Akashi Kaikyo de 3,9 kilómetros con 23 mil vehículos; el Humber Bridge en Inglaterra de 2,2 kilómetros, de tamaño similar al que tendría el de Chacao, con alrededor de 20 mil vehículos diarios. Ningún país desarrollado, que tiene satisfecha sus necesidades básicas, se da el lujo de construir puentes colgantes de más de 1,5 kilómetros si no pueden justificarlos con un tráfico al menos cinco veces mayor al del Chacao.

En efecto, el año 2006, en calidad de ministro de Obras Públicas, sin publicidad, visité Noruega para conocer su estrategia de conectividad de zonas insulares. Noruega, con islas en que su principal actividad económica es la salmonicultura y el turismo, con un ingreso per cápita de US\$.50 mil, ha desarrollado una estrategia mixta en que de acuerdo al nivel de tráfico y condiciones geológicas desarrolla sistemas de transbordadores, mucho más modernos, cómodos y rápidos que los de Chacao, túneles de tres y seis pistas y puentes de tres o seis pistas, como el Drammen Bridge de 1,8 kilómetros, y que pasan 22 mil vehículos diarios. Las autoridades noruegas me señalaron, en su oportunidad, que para tráficos inferiores a cinco mil vehículos diarios ni siquiera se molestaban en invertir recursos en los estudios de factibilidad, ya que sabían que había alternativas con transbordadores que eran más rentables económicamente.

El ministro Golborne hace pocos días lo dijo claramente, de lo que se trata es invertir en un emblema, el puente colgante más grande al sur del río Colorado. Un hito de la ingeniería y de la belleza arquitectónica en el sur de Chile. Motivo de orgullo nacional. Qué importa si también se constituye en una oda al despilfarro y la insensatez económica. Me pregunto si no será mejor emplear esos recursos y otorgar una subvención especial a la educación pública y así damos una señal de que de verdad nos importa el futuro de la educación pública y reducimos la conflictividad, que nuevamente amenaza con paralizar el año escolar para miles de estudiantes. No hacer el puente nos ahorra al menos US\$.200 millones por año por cuatro años. Esto permitiría generar una subvención especial para las escuelas públicas básicas de al menos \$ 20 mil por alumno al mes, un tercio más que la subvención promedio que reciben hoy.

En el contexto populista actual, no tengo mucha expectativa de que prime la cordura. Lo único que podemos hacer es luchar por la creación de institucionalidad, que nos permita avanzar por el camino del desarrollo y no del populismo. Propongo al menos avanzar en este ámbito y crear un instituto de evaluación de proyectos y programas independiente del gobierno de turno. El Presidente podría tomar decisiones de hacer proyectos que no tengan rentabilidad económica, pero con un límite que no exceda el 5% de la inversión total. Todos los proyectos contarían con una evaluación seria e independiente y el Presidente tendría que explicar por qué ha decidido "baipasear" dichas evaluaciones.

Si no ponemos límites institucionales al populismo electoral, luego de un gobierno de derecha populista que incrementó drásticamente el ámbito del populismo, el camino al desarrollo se nos puede hacer demasiado cuesta arriba.